

## § 59

## § 59. Tåganmälan

## Allmänt

1. Tåganmälan består av klart-anmälan (då-klart-anmälan), ut-anmälan och/eller in-anmälan.

*Till mom 1*

Tåganmälan antecknas genast i tamboken och får utväxlas bara från den plats där tamboken förvaras.

## a) Klart-anmälan,

*"Klart 03 till L"*

lämnas av tkl för en bevakad station (= L) till tkl för närmast bakomliggande bevakade station (= J) för att upplåta stationssträckan J–L för ett tåg (= 03).

Klart-anmälan får lämnas högst 10 min innan 03 tidigast får avgå från J. Skall L vara stängd vid denna tidpunkt, får klart-anmälan dock lämnas omedelbart innan L stängs.

## Då-klart-anmälan,

*"Då 02 inkommit, klart 03 till L"*

får lämnas från tkl L till tkl J, i stället för klart-anmälan, när ett tåg (= 02) i motsatt riktning finns på stationssträckan:

- vid spetsmöte mellan 02 och 03 i J, eller
- om L skall vara stängd mellan 02 ankomst till och 03 avgång från J.

Då-klart-anmälan får dock inte användas i följande fall:

- när K16-nyckel finns utlämnad till 02,
- när 02 har pålok,
- på sträcka med linjeblockering ur bruk,
- på sträcka med linjeblockering i bruk, när det är känt att 03 måste passera utfartsblocksignalen i J i "stopp",
- om Trafikledningsfunktionen särskilt har beslutat att då-klart-anmälan inte skall användas.

Klart-anmälan och då-klart-anmälan får lämnas endast av tkl personligen eller på dennes order i varje särskilt fall.

Måste anmälan återkallas, skall detta formuleras:

*"Klart 03 till L återkallas".*

*Till mom 1 av d a*

När då-klart utväxlas, måste villkoret "då 02 ink" antecknas i tamboken; annars kommer denna att ange klart utan villkor, vilket innebär stora risker. Finns det anledning att tro att tågföljden kan bli ändrad, bör då-klart inte lämnas eller tas emot.

Då-klart-anmälan för 03 lämnas i regel omedelbart efter ut-anmälan för 02.

Med "spetsmöte" menas att det beräknas bli högst 5 min mellan 02 ankomst och 03 avgång.

Då-klart-anmälan bör bara användas ifall tkl i J eller L ofta har andra arbetsuppgifter som hindrar dem att vistas på tågexpeditionen när 02 ankommer till J. Om så inte är fallet kan det vara skäl för Trafikledningsfunktionen att förbjuda användandet av då-klart-anmälan.

*Till näst sista stycket.* Tklbiträde får inte lämna klart-anmälan eller då-klart-anmälan förrän tkl ger order om det genom att sätta sin signatur i tamboken. Kan tkl inte göra det – t ex om han är ute på bangården – får han ge ordern muntligt men skall då snarast möjligt bekräfta denna med sin signatur.

**b) Ut-anmälan,**

*"03 ut från J kl ...."*

lämnas av tkl J till tkl L snarast sedan 03 har avgått från J.

Ut-anmälan får dock lämnas upp till 5 min före den beräknade avgångstiden (vid kort stationssträcka, medgivande av Trafikledningsfunktionen krävs); ändras avgångstiden, skall ny ut-anmälan lämnas. Är L stängd vid 03 avgång från J, får ut-anmälan anstå tills L åter tar upp bevakningen.

Måste anmälan återkallas, skall detta formuleras: *"03 ut från J återkallas".*

## § 59

*Till mom 1 avd b*

I förekommande fall anmäls "rätt tid" i stället för klockslag.

Det höjer säkerheten om tkl L så tidigt som möjligt får reda på att 03 har gått från J. Därför skall ut-anmälan lämnas snarast möjligt efter 03 avgång.

c) **In-anmälan,**

"03 in i L kl ...."

lämnas av tkl L till tkl J snarast sedan 03 har kommit till L och tkl L har kontrollerat:

- 1) att 03 har kommit helt innanför stationsgränsen, och
- 2) att infartssignalen för 03 visar "stopp", och
- 3) att K16 som har varit utlämnad till 03 har återlämnats.

Är J stängd när 03 kommer till L, får in-anmälan anstå tills J åter tar upp bevakningen.

In-anmälan får lämnas endast av tkl personligen eller på dennes order i varje särskilt fall.

*Till mom 1 avd c*

I förekommande fall anmäls "rätt tid" i stället för klockslag.

Om 03 i L har spetsmöte med ett annat tåg (= 04), för vilket tkl J har lämnat då-klart-anmälan, lämnas i regel in-anmälan för 03 efter 04 avgång, omedelbart före ut-anmälan för 04.

Kontroll enl punkt 1 och 2 får utföras av annan person i säkerhetstjänst. Förekommer detta regelbundet, skall det anges i säpl. Kontroll enl punkt 1 kan åläggas föraren genom att han lämnar ankomstnämnan enl § 72:2 (beslut av Trafikledningsfunktionen).

*Till punkt 1.* Här avses kontroll av att tågsättet inte har stannat med bakre delen kvar på linjen. Om inte kontrollen kan ske på plats, kan tkl iakttä tänd indikeringslampa "fri spårledning" på ställverket för en spårledning som finns bakom tåget, antingen innanför stationsgränsen eller omedelbart utanför stationsgränsen.

För kontroll av att infartssignalen visar "stopp" gäller: Saknas tågvägs-låsning måste man antingen iakttä de särskilda kontrollanordningar som indikerar att signalen visar "stopp" eller direkt iakttä signalen. Är infartssignalen en huvudljussignal och har tågvägslåsningen återtagits eller utlösts automatiskt, får tkl däremot förutsätta att infartssignalen visar "stopp".

*Till sista stycket.* För rätten för tklbiträde att lämna in-anmälan gäller vad som under till avd a har sagts om klart-anmälan.

2. För tåg med pålok gäller följande:

a) *Påskjutning på hela stationssträckan:*

Ut-anmälan formuleras: "03 ut från J med pålok till L kl ...".

In-anmälan formuleras: "03 med pålok in i L kl ..."

b) *Påskjutning på del av stationssträckan (återgående pålok):*

Ut-anmälan formuleras: "03 ut från J med pålok till X kl ..." (X är den punkt på stationssträckan där påloket skall lämna 03.)

*Till mom 2*

Vid återgående pålok skall tkl J omedelbart avspärra stationssträckan sedan ut-anmälan har lämnats.

3. Föreskrifter för tåganmälan, när tåg anordnas i båda riktningarna på endast del av stationssträcka, finns i SJF 010.12

## **Sträcka utan linjeblockering**

4. Klart-anmälan (då-klart-anmälan), ut-anmälan och in-anmälan skall lämnas för varje tåg.

*Anm.* På dubbelspår kompletteras klart-anmälan (då-klart-anmälan) med vilket spår som skall användas ("... på uppspåret", "... på nedspåret").

## § 59

**Sträcka med linjeblockering utan fjb**

5. a) Klart-anmälan skall lämnas för ett tåg (= 03) i följande fall:

- 1) om närmast föregående tåg på stationssträckan (= 02) har gått (går) i motsatt riktning (även då-klart-anmälan får användas),
- 2) om 03 är första tåg på stationssträckan sedan avspärrning har upphävts,
- 3) om 03 måste ges medgivande enl § 70 att passera utfartsblocksignal i "stopp".

*Anm.* På dubbelspår kompletteras med uppgift om vilket spår som skall användas ("... på uppspåret", "... på nedspåret"), i följande fall:

- för tåg som skall gå på högerspår,
- för tåg enl punkt 3).

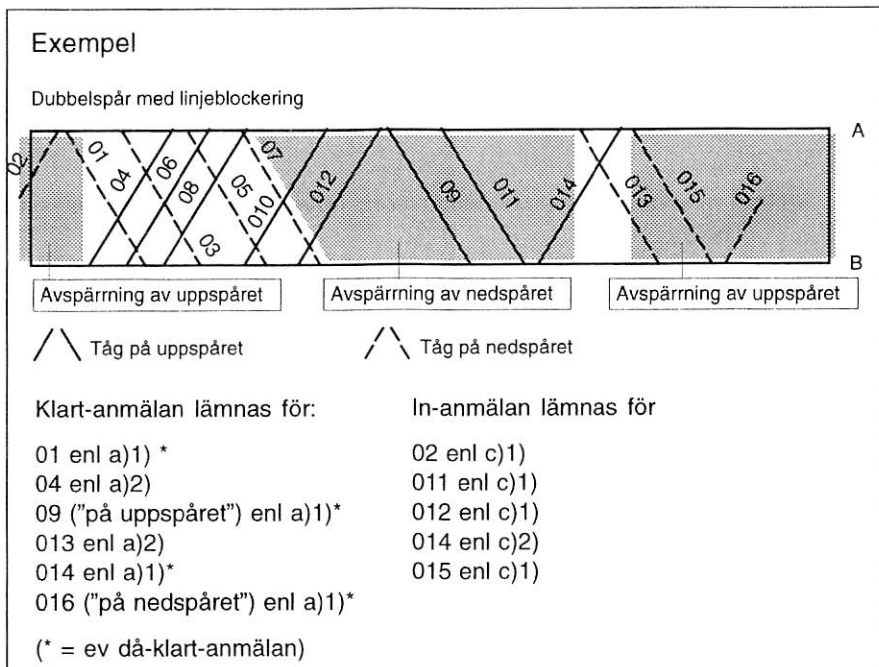
b) Ut-anmälan skall lämnas för varje tåg.

c) In-anmälan skall lämnas för ett tåg (= 03) i följande fall:

- 1) om närmast efterföljande tåg på stationssträckan (= 04) går (skall gå) i motsatt riktning,
- 2) om stationssträckan skall avspärras, sedan 03 som sista tåg har lämnat den (gäller ej vid avspärrning efter tåg),
- 3) om 03 har pålok som skjuter på över hela stationssträckan,
- 4) om linjeblockeringen skall tas ur bruk, sedan 03 som sista tåg har gått på stationssträckan när linjeblockeringen var i bruk.

*Till mom 5*

På dubbelspårig sträcka avses här med stationssträckan det spår (upp-spår eller nedspår) där 03 skall framföras eller har framförts.



## Fjbstrecka

### 6. Tåganmälan utväxlas inte.

*Undantag:* Klart-anmälan skall lämnas av fjtkl till tkf för en fjbgränsstation (= G) för tåg som måste ges medgivande enl § 70 att passera utfartsblocksignalen i G i "stopp".

*Anm.* På dubbelspår kompletteras med vilket spår som skall användas ("... på uppspåret", "... på nedspåret").

## § 60

**§ 60. Avspärrning. Hinderanmälan och spärrning**

*Till § 60, inledning*

*Hinderanmälan* är en anmälan mellan två tkl för att avspärra en stationssträcka.

*Spärrning* innebär en särskild ställverksmanöver som signaltekniskt verkar enl nedan:

*Spärrning av växel:* Omläggning av växeln förhindras.

*Spärrning av spåravsnitt:* Huvudsignal kan inte ställas till "kör" till tågväg där spåravsnittet ingår.

*Anm 1.* Före spärrningen måste tkl kontrollera att inte huvudsignalen visar "kör". I vissa anläggningar, där spärrningen också innebär att en signal som redan visar "kör" ställs till "stopp", behövs inte kontrollen (anges i säpl).

*Spärrning av huvudsignal:* Signalen kan inte ställas till "kör".

*Anm 2.* För spärrning av huvudsignal gäller även anm 1.

*Anm 3.* I vissa anläggningar innebär spärrning av en huvudsignal dessutom att huvudsignaler i motsatt riktning inte kan visa "kör" till tågväg som motriktat leder förbi den spärrade signalen.

*Anm 4.* Vad som ovan sågs om huvudsignal och "kör" gäller på motsvarande sätt även dvärgsignal och signalbild "lodrätt".

*Spärrning av linjeblock:* Innebär även spärrning av utfartsblocksigen. Om blockriktningen är vänd A→B, innebär spärrning

- vid A: att bara utfartsblocksigen vid A ställs till och hålls i "stopp",
- vid B: dels att utfartsblocksigen vid B hålls i "stopp" och dels att blocksignalerna för tåg A→B ställs till "stopp"; finns det någon belagd blocksträcka på sträckan, ställs dock bara de blocksignaler till "stopp" som finns mellan den belagda blocksträckan och B.

För vissa stationssträckor med fjb som gränsar till en station (= G), som är fjbgränsstation eller är bemannad med ställverksvakt, förekommer att fjtcl inte själv kan spärra linjeblocket vid G. I sådant fall måste fjtcl uppmana tkl G resp ställverksvakten att spärra linjeblocket resp ta bort spärrningen. Tkl G resp ställverksvakten skall bekräfta utförd åtgärd.

## Allmänt

1. I den utsträckning såo föreskriver skall tkl skydda berörd stationssträcka eller berörda spåravsnitt på bevakad station genom avspärning.

### ☞ Stationssträcka utan fjb

2. a) *Hinderanmälan.* Avspärning av stationssträckan sker genom hinderanmälan. För varje anordning som kräver avspärning skall tkl för en av stationssträckans gränstationer (= K) till tkl för den andra gränstationen (= L) anmäla:

☞ "*Hinder för tåg K–L.*"

Föranleds avspärningen av en anordning som finns efter ett tåg på stationssträckan anmäls dock i stället:

"*Efter tåg 01 hinder för tåg K–L.*"

*Anm.* I anmälan anges skälet till avspärningen och på dubbelspår det eller de spår som avses.

b) *Obevakad station.* När en station (= B), som gränsar till en avspärrad stationssträcka (= B–C), lämnas obevakad, skall avspärningen utsträckas till den nya stationssträckan (= A–C) genom att hinderanmälan överflyttas till stationssträckans nya gränstation (= A).

När bevakningen tas upp på en station (= B) som ligger på en avspärrad stationssträcka (= A–C), och avspärningen föranleds av anordningar endast på sträckan B–C, skall avspärningen minskas till sträckan B–C genom att hinderanmälan överflyttas från A till B.

☞ *Till mom 2*

Hinderanmälan antecknas i tamboken. Kan hinderanmälan inte utväxlas, därför att stationssträckans andra gränstation (= L) är stängd, får stationssträckan inte upplåtas för anordning som kräver avspärning. (Undantag: se nästa stycke.) När stationssträckan är fri är det inget som hindrar att sträckan avspärras med hinderanmälan i förväg, omedelbart innan station stängs, för en anordning som är känd i förväg.



## § 60

Avspärning av stationssträckan medan L är stängd får göras av tkl K genom att endast anteckna "Hinder för tåg ..." i tamboken i följande fall:

- vid oförutsett uppkommet fel på spår etc (§ 27:2),
- för vut med hjälpfordon till hjälpbehövande tåg på stationssträckan,
- för växling utanför växlingsgränsen.

Hinderanmälan skall utväxlas genast när tkl L tar upp bevakningen.

Klart-anmälan (då-klart-anmälan) som har lämnats för tåg som ännu inte har gått ut på stationssträckan måste återkallas, innan sträckan avspärras. Kan detta inte ske, därför att L är stängd (jfr föregående stycke), anses klart-(då-klart-)anmälan vara återkallad genom avspärningen; detta meddelas tkl L så snart som han återupptar bevakningen.

*Till avd b, första stycket.* Överflyttningen av hinderanmälan sker genom att tkl B anmäler till tkl A enl avd a samt meddelar tkl C att så har skett.

*Till avd b, andra stycket.* Om en anordning som föranleder avspärning sträcker sig förbi B (t ex en A-fordonsfärd A–C), får inte bevakningen tas upp i B. Förekommer däremot flera anordningar på stationssträckan A–C utan att någon av dem sträcker sig förbi B (t ex en A-fordonsfärd A–B och ett A-arbete B–C), kan bevakningen tas upp i B. Hinderanmälan A–C ändras då till hinderanmälan dels A–B och dels B–C.

**3. Skydd vid avspärning** Tkl för station som gränsar till avspärrad stationssträcka skall genast ombesörja skydd för stationssträckan enl något av följande alternativ. (I säpl anges vilket som skall användas.)

- 1) Spärra utfartssignal, utfartsblocksignal eller linjeblock.
- 2) Sätta påminnelse skylt på ställare för utfartssignal, tågvägslås etc.
- 3) Sätta upp hindertavla.

*Till mom 3*

Skyddet är en förstärkning av avspärningen och kompletterar hinderanmälan. Det skall anordnas omedelbart sedan hinderanmälan har utväxlats. Det får dock hävas tillfälligt när vut eller A-fordonsfärd skall föras ut, men skall därefter omedelbart anordnas på nytt.

När avspärningen utsträcks eller minskas (hinderanmälan flyttas över) enl mom 2 avd b, skall skyddet tas bort på den förutvarande gränsstationen och anordnas på den nya gränsstationen.

*Till alternativ 1, spärrning.* Om skyddet utförs genom att spärra linjeblocket, gäller anvisningarna för detta i mom 5 i tillämpliga delar.

*Till alternativ 2, påminnelsekyllt.* Används om alternativ 1 inte är möjligt. Med påminnelsekyllt jämsställs för ändamålet särskilt avsedd skärm, huv m m. Är en ställare e d gemensam för flera riktningar, skall den aktuella riktningen vara angiven på påminnelsekyllten.

På sådan *stängd station* där ställverksapparaten är åtkomlig för allmänheten skall skydd med påminnelsekyllt vara kompletterat med skydd med hindertavla enl alternativ 3, utan att detta särskilt föreskrivs i säpl.

*Till alternativ 3, hindertavla.* Används om utfartssignal eller utfartsblocksignal saknas. Hindertavlan sätts upp

- antingen i huvudtågspåret vid tkl expedition, varvid växlarna till huvudtågspåret inte får rubbas under tiden för avspärrningen,
- eller utanför yttersta växeln (längre ut mot stationsgränsen, om så erfordras för växling e d).

Vid avspärrning efter tåg behöver hindertavlan inte sättas upp på den station som tåget går mot förrän omedelbart efter tågets ankomst.

**4.** När allt som kräver avspärrning har undanröjts, upphävs avspärrningen genom att tkl för en av stationssträckans gränsstationer (= K) anmäler till tkl för den andra gränsstationen (= L):

*"Hindret K–L undanröjt kl ...".*

*Anm.* På dubbelspår anges även vilket spår som avses.

Det särskilda skyddet enl mom 3 skall tas bort.

*Till mom 4*

Avspärrningen kan upphävas bara när stationssträckans båda gränsstationer är bevakade.

## **Stationssträcka med fjb**

**5.** a) Avspärrning sker genom att fjtcl dels anordnar skydd genom spärrning enl nedan, dels antecknar på grafiskt upplägg.

Linjeblocket spärras vid stationssträckans båda gränsstationer.

## § 60

Finns mellanblockssignaler på sträckan spärras dock bara vid den station varifrån blockriktningen är vänd, i följande fall:

- vid avspärning efter tåg,
- om avspärningen föranleds av endast en vut eller endast en A-fordonsfärd.

När fler anordningar kräver avspärning och när tåget har lämnat sträckan, spärras även vid den andra stationen

Om stationssträckan är fri när vut eller A-fordonsfärd skall börja på station, spärras linjeblocket först omedelbart sedan vut (småfordonet) har passerat utfartsblockssignalen.

Om vut eller A-fordonsfärd skall börja genom att föras ut från linjeplats, får fjtkl avvakta med spärrningen av linjeblocket tills växeln vid linjeplatsen har frigivits. Fjtkl skall härvid uppmana tsm (småfordonsföraren) att genast meddela fjtkl när växeln har frigivits.

*Till mom 5 avd a*

För att göra det möjligt att arbeta med och prova tekniska funktioner i linjeblocket när sträckan är avspärrad för A-arbete, får tkl på begäran tillfälligt häva spärrning av linjeblocket. Skyddet anordnas då i stället genom spärrning längre bort på båda sidor om A-arbetet. Tåg (vut, A-fordonsfärd) får därvid inte vara på väg mot någon signal som inte spärras; står något stilla vid en sådan signal gäller § 51:6.

b) När en stationssträcka (= G–H) närmast en fjbgränsstation (= G) skall avspärras, skall fjtkl dessutom till tkl G anmäla "*Hinder för tåg G–H*" eller, vid anordning efter tåg, "*Efter tåg 01 hinder för tåg G–H*".

*Till mom 5 avd b*

Fjtkl lämnar endast en anmälan, även om avspärningen föranleds av flera anordningar.

Om G är stängd när stationssträckan skall avspärras, får anmälan anstå tills bevakningen åter har tagits upp i G

6. a) När allt som kräver avspärning har undanröjts, upphävs avspärningen genom att fjtkl tar bort spärrningen.

b) För stationssträcka närmast fjbgränsstation (= G) anmäler fjtkl dessutom till tkl G "*Hindret G–H undanröjt kl ....*".

*Till mom 6*

*Till avd b.* Om G har varit stängd hela tiden medan stationssträckan var avspärrad och hinderanmälan därför inte har lämnats, får fjtkl upphäva avspärrningen utan att anmäla "Hindret undanröjt" till tkl G.

## Tågspår på bevakad station

7. a) Tkl avspärrar spåravsnitt genom att ombesörja skydd för spåravsnittet enligt något av följande alternativ. (I säpl kan finnas kompletterande bestämmelser.)

Avspärrningen skall utföras så att körsignal till spåravsnittet förhindras från alla riktningar.

1) Lägga och säkra *växlar i skyddande läge*. De säkras genom

- att de *spärras*, eller
- att de *låses* med K-lås eller hänglås, eller
- att deras ställare förses med *påminnelsekylt*.

2) *Spärra* spåravsnitt.

3) *Spärra* huvudsignal eller dvärgsignal.

4) Sätta *påminnelsekylt* på ställare etc till huvudsignal eller dvärgsignal, efter kontroll av att signalen visar "stopp".

Automatisk tågvägsläggning skall vara urkopplad.

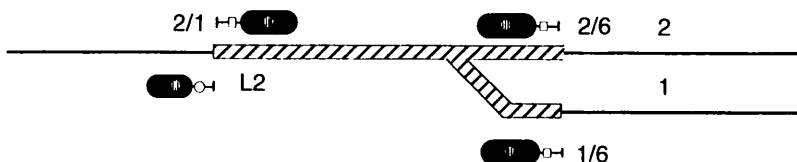
*Till mom 7 avd a*

*Till alternativ 1, tredje strecksatsen.* Varianten med påminnelsekylt på ställare till växel får användas som skydd bara om signalanläggningen saknar funktionen tågvägsläggning (se säok till § 55:2).

*Till alternativ 2.* Vid behov utförs avspärrningen genom att spåravsnitt spärras på båda sidor om det område som skall avspärras.

## § 60

Exempel (fig 1):



På en fjst skall ett arbete som krÄver A-arbete Äga rum i en tÄgvÄgsskiljande vÄxel. A-arbetsomrÄdet begrÄnsas av infartssignal 2/1 och mellansignalerna 2/6 och 1/6. PÄ denna fjst medger inte signalanlÄggningen spÄrrning av spÄravsnittet genom vÄxeln och inte heller av de tre huvudsignalerna. Fjtkl mÄste dÄ spÄrra spÄr 2 och spÄr 1 (sÄ att inte infsi 2/1 kan visa "kÄr") samt linjeblocket mot C (sÄ att inte msi 2/6 eller 1/6 kan visa "kÄr").

*Till alternativ 2 och 3.* FÄr att gÄra det mÄjligt att arbeta med och prova tekniska funktioner i signalsÄkerhetsanlÄggningen nÄr spÄravsnittet Är avspÄrrat fÄr A-arbete, fÄr tk1 pÄ begÄran tillfÄlligt hÄva spÄrrning av spÄravsnitt eller signal. Kan skyddet inte anordnas enl alternativ 1 eller 4, anordnas det lÄngre bort pÄ bÄda sidor om A-arbetet. TÄg (vut, A-fordonsfÄrd) fÄr dÄrvid inte vara pÄ vÄg mot nÄgon signal som inte spÄrras; stÄr nÄgot stilla vid en sÄdan signal gÄller § 51:6.

b) Om ÄtgÄrd enl alternativ 2, 3 eller 4 i avd a medfÄr att "kÄr" inte kan visas till ett spÄravsnitt som inte behÄver vara avspÄrrat, gÄller:

SpÄrrningen (pÄminnelseskylden) fÄr inte upphÄvas (tas bort) fÄr att stÄlla huvudsignal till "kÄr". Skall tÄg (vut, A-fordonsfÄrd) framfÄras, fÄr det ske efter medgÄvande enl § 70.

FÄregÄende stycke gÄller dock inte om en huvudsignal behÄver stÄllas till "kÄr" i riktning *frÄn* det omrÄde som mÄste vara avspÄrrat. DÄ fÄr spÄrrningen (pÄminnelseskylden) tillfÄlligt upphÄvas (tas bort).

Till mom 7 avd b

Exempel till andra stycket (fig 2):

Ett arbete på spår 3 skall ske som A-arbete. A-arbetsområdet är mellan dvti B och dvti C. Om skyddet inte kan ordnas genom spärrning av spår 3 eller genom att växel 5 säkras i högerläge, måste det för tåg från vänster ordnas genom spärrning eller påminnelse skylt för huvudsignal A. Denna får då inte ställas till "kör", men tåg får tas in på spår 4 förbi signalen med medgivande enl § 70.

I exemplet i fig 1 (till avd a ovan) får fjtkl ta in tåg enl § 70 från höger till spår 1 eller 2.

## § 61–62. (Reservnummer)

## § 63

**§ 63. Åtgärder före och vid tågs avgång****Allmänt**

1. a) Vid byte av förare eller tbfh skall den tillträdande hos den avlöste eller hos tkl förvissa sig om tågnumret.

b) Vid vissa stationer (anges i linjeboken) skall tbfh (föraren på tåg utan tbfh) underrätta tkl om att tåget snart är klart för avgång, muntligt eller genom att trycka in knapp "Begäran om tågväg" e d.

**Tbfh åtgärder**

2. För tåg med tbfh gäller följande.

När utgångståg eller tåg som har stannat för trafikutbyte är klart för avgång, skall tbfh

- om tkl skall ge avgång: ge "klart för avgång" till tkl,
- i annat fall: själv ge "avgång".

**Förarens åtgärder****3. Igångsättning**

a) Innan tåg sätts igång vid tpl. skall föraren:

- 1) (om tbfh skall ge "avgång":) ha fått "avgång" av tbfh.

På bevakad station skall föraren dessutom:

- 2) (om tkl inte skall ge "avgång":) ha kontrollerat att närmaste huvudsignal visar "kör",

- 3) (om tkl skall ge "avgång" enl tdt eller order S11:) ha fått "avgång" av tkl.

För undantag från punkt 2 och 3, se säok.

*Till mom 3 avd a*

*Till punkt 2, kontroll av närmaste huvudsignal när tkl inte ger "avgång"*

I följande fall gäller *inte* bestämmelsen om kontroll före igångsättning av den närmaste huvudsignalen:

- efter uppehåll vid hållställe som inte är tågets utgångsplats, om föraren från hållstället inte kan se närmaste huvudsignal,
- om tåget oplanerat och kortvarigt har stannat på ett onormalt ställe, t ex därför att V-signal visar "stopp".

Ges "avgång" av tbfh *med A-signal*, får föraren förutsätta att närmaste huvudsignal visar "kör". På vissa stationer finns repetersignal eller repeperförsignal som visar när huvudsignalen visar "kör".

Även om föraren från tågets startplats inte kan se om närmaste huvudsignal visar "kör", får tåget i följande fall dras fram mot huvudsignalen i *krypfart*:

- motorvagnståg och tåg bestående av endast dragfordon,
- tåg med tbfh, efter signal eller muntligt besked av denne,
- övriga tåg, om föraren med säkerhet vet att trafikutbyte, växling eller arbete med tågsättet inte pågår.

(Krypfart gäller tills föraren kan se att huvudsignalen visar "kör".)

Om huvudsignalen inte kan visa "kör", tillämpas § 70. (Tåget får dras fram enl villkoren i föregående stycke om det är nödvändigt för att möjliggöra anmälan enl § 70, även om föraren kan se att signalen visar "stopp".)

Står ett tåg undantagsvis med framänden strax bortom den huvudsignal som normalt iakttas vid tågs avgång, tillämpas § 70 som om tåget hade stått vid huvudsignalen i "stopp". (Detta gäller alltså inte om tåget står med framänden vid en normal stopplats/startplats vid plattform och föraren kan se att nästa huvudsignal visar "kör".)

*Till punkt 3, "avgång" av tkl.*

I följande fall får – trots att "tkl ger avgång" anges i tdt eller order (S11) – tåget sättas igång utan att tkl ger "avgång":

- om tkl redan har gett "avgång" på stationen,
- om tåget står invid en mellansignal, belägen före den plats där tåg normalt befinner sig när tkl ger "avgång",
- om tåget oplanerat och kortvarigt har stannat på ett onormalt ställe före tkl expedition – t ex därför att V-signal visar "stopp".



## § 63

*Till punkt 2 och punkt 3*

Bestämmelserna gäller *inte* i de fall ett tågs rörelse inleds som växling, jfr mom 5.

b) På bevakad station där tkl inte ger "avgång" gäller efter igångsättning följande för utgångståg och tåg som stått stilla längre än 5 min:

Tåget skall framföras med *siktfart* tills föraren säkert kan se:

- att spåret är hinderfritt fram till den närmaste huvudsignalen,
- att eventuella dvärgsignaler före den närmaste huvudsignalen visar signalbild "lodrätt".

*Till mom 3 avd b, siktfart vid igångsättning*

Orsaken till bestämmelsen är att en huvudsignal bara kontrollerar spåret bortom signalen. För spåravsnittet fram till den närmaste huvudsignalen har tkl ofta begränsade möjligheter att kontrollera hinderfriheten.

Med 'utgångståg' avses i detta fall även tåg som byter riktning med samma nummer; däremot avses inte tåg som är utgångståg bara av den anledningen att det byter nummer.

Bestämmelsen om siktfart behöver *inte* följas, om föraren redan när tåget stannade kunde se att den närmaste huvudsignalen visade "kör".

#### **4. Gång från bevakad station ut på linjen, förarens möteskontroll**

Innan föraren får framföra tåget från bevakad station ut på linjen, skall

a) (*om utfartssignal resp utfartsblocksignal finns:*)

- signalen visa "kör", eller
- föraren ha fått muntligt medgivande enl § 70 kompletterat med avgångstillstånd,

b) (*om "tkl ger avgång" anges i tdt eller order S11:*) tkl ha gett "avgång",

c) (om k-möte anges i tdt eller framgår av order:) föraren ha kontrollerat att mötande tåg har kommit in till stationen, genom att

- samtala med tkl och få muntligt besked, eller
- iakta det mötande tåget, eller
- (om inte de andra alternativen kan användas:) ge "har mötande tåg kommit in" och som svar få "klart för avgång" eller besked i högtalare.

*Till mom 4*

*Till avd a.* Om avgångstillstånd i samband med "stopp" i utfartssignalen/utfartsblocksignalen, se § 70:2c punkt 3.

*Till avd c, förarens möteskontroll.* Samtal med tkl skall eftersträvas. Muntlig förfrågan hos tkl för mötesstationen kan ske per telefon eller radio även innan tåget har kommit dit.

Föraren avgör själv, om alternativet med att iakta det mötande tåget kan användas.

Om möteskontroll måste göras genom att ge "har mötande tåg kommit in" gäller följande. På station där tkl ger "avgång" görs förfrågan i anslutning till avgångssignalen. På annan station sker förfrågan i stället

- från stillastående tåg: när närmaste mellansignal/utfartssignal visar "kör"
- från tåg i rörelse: strax innan tkl expedition passerar.

Trafikledningsfunktionen kan förbjuda att alternativet med att ge "har mötande tåg kommit in" används (anges i linjeboken och TLF).

## ☞ Växling som inleder tåg. Avgång från sidospår

5. a) Vid vissa stationer (anges i linjeboken) förekommer det att avgående tåg-sätt först framförs som växling, för att sedan direkt utan att stanna övergå i tåg.

☞ I linjeboken anges om växlingen skall sättas igång efter "framåt" från signalgivare och/eller genom att dvärgsignal ställs till signalbild "lodrätt".

Växlingen anses övergå i tåg

- när tkl ger "avgång", om så skall ske, eller annars
- omedelbart innan dragfordonet passerar närmaste huvudsignal.

## § 63

b) På station där tkl inte ger "avgång" gäller:

Om tåg avgår från sidospår i andra fall än enl avd a, skall tågsättet före avgången vara uppställt med framänden högst 20 m från närmaste huvudsignal.

Växeltungor belägna omedelbart framför tågsättets framände skall kontrolleras av föraren (även om huvudsignalen visar "kör").

*Till mom 5*

För tåg med resande används bestämmelserna i detta mom bara i undantagsfall och bara med särskild instruktion utgiven av Trafikledningsfunktionen.

*Till avd a.* Här avses växling med hela det iordningställda och bromsprovade tågsättet, när avsikten är att utan stopp eller efter endast kort stopp kunna fortsätta som tåg, om villkoren för det är uppfyllda

Dvärgsignaler i växlingsvägen skall visa signalbild "lodrätt" och närmaste huvudsignal på stationen skall visa "kör".

För den inledande rörelsen gäller bestämmelserna för växling i tillämpliga delar. Det är tkl/ställverksvakt som är växlingsledare, om rörelsen startar enbart på signalbild "lodrätt", och i annat fall den som ger eller beordrar signalgivare att ge "framåt".

ATC skall i förekommande fall göras verksam (tågdata inmatas) innan rörelsen startas.

*Till avd a, sista stycket.* Obs bestämmelsen om sth 30 km/h så länge någon del av tågsättet finns kvar på sidospår (§ 68:4g).

*Till avd b.* Här avses fall där en mellansignal står vid gränsen mellan sidospår (som inte ingår i signalanläggningen) och tågspår.

*Till avd b, andra stycket.* Jfr även vad som sägs om dvärgsignal i saök till § 3:3, första stycket.

## § 64. Avgångs- och ankomsttid

a) Om trafikutbytet medger det, får tåg avgå och ankomma före den tidtabellsenliga tiden enl följande:

Tidpunkt	Tillåtet antal minuter före tdtiden	
	Fjbsträcka **)	Sträcka utan fjb
M–F*) 0500–1800	obegränsat	5
övrig tid	obegränsat	30

\*) Trafikkalenderns beteckningar

\*\* ) Även inom fjbgränsstation

b) För tkl gäller följande utöver bestämmelserna i avd a:

*Fjbsträcka:* Tkl för fjbgränsstation skall inhämta medgivande från fjtkl innan tåg tillåts avgå mer än 30 min före tdtiden.

*Sträcka utan fjb :* Tkl skall inhämta medgivande från tl innan tåg tillåts avgå mer än 5 min före tdtiden från utgångsstation eller efter uppehåll. (I TLF kan medges undantag från denna regel.)

### Till § 64

Tidsbestämningarna i denna paragraf gäller alla tpl, där tid har angetts i tdt.

Före den tid då tåg tidigast får avgå, får "avgång" inte ges. Ges inte "avgång", svarar föraren själv för att tåget inte avgår för tidigt. (Tkl får ställa utfartssignal eller utfartsblocks signal till "kör" i förväg om inte bestämmelserna i avd b hindrar detta).

Föraren måste anpassa körningen så att tåget inte heller ankommer för tidigt till tpl där tid finns angiven i tdt.

Personal på banan måste vara beredd på att tåg kan komma att avgå före tdtiden, även om tåget enl tdt har fast uppehåll för trafikutbyte.

Möjligheten att avsända tåg före tdtiden skall användas för att uppnå en smidigare tågföring. När tider för A-arbeten, A-fordonsfärder och vut fastställs, behöver i regel ingen hänsyn tas till möjligheten att framföra tåg före tdtiden; inte heller i säpl, tjänstgöringslistor eller andra planer.

## § 65

## § 65. Avgångssignal

## ”Avgång” av tkl

1. När tåg skall avgå från en bevakad station, skall tkl ge ”avgång” i den utsträckning som anges nedan.

## a) Station som normalt är fjst

**Annan station, där tkl ej ger ”avgång”** (beslut av Trafikledningsfunktionen)

”Avgång” ges aldrig av tkl.

## b) Annan bevakad station än enl a)

*Tåg skall gå ut på sträcka som ej är försedd med linjeblockering:* Tkl ger ”avgång” till alla tåg.

*Tåg skall gå ut på sträcka med linjeblockering, i eller ur bruk:* Tkl ger ”avgång” till tåg med fast uppehåll och behovsuppehåll.

I tdt anges ”Tkl ger avgång” i förekommande fall.

*Till mom 1*

Till avd a. Förutsättningarna för Trafikledningsfunktionens beslut att en station skall tillhöra avd a finns i SJF 010.9.

Till avd b. Om uppgiften ”Tkl ger avgång” i tdt måste ändras på grund av ändrad bevakning eller ändrat uppehåll, skall order ges även om den ändrade avgångssignaleringen. De fall som kan bli aktuella framgår av följande tabell.

Order			Tkl ger avgång	Ej avgång av tkl
på bl	om	till		
<i>Tåg skall gå ut på sträcka som ej är försedd med linjeblockering</i>				
S11	Stationen bevakad	Alla tåg	x	
S11	Stationen obevakad	Alla tåg		x
<i>Tåg skall gå ut på sträcka med linjeblockering, i eller ur bruk</i>				
S11	Stationen bevakad	Tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll	x	
S11	Stationen obevakad	Tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll		x
S11	Fast uppehåll eller behovsuppehåll	Genomfartståg, dock endast när stationen är bevakad	x	
S11	Att tåget är genomfartståg	Tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, dock endast när stationen är bevakad		x

Trafikledningsfunktionen ger ut en förteckning (TLF) över de stationer som hänförs till avd b.

## 2. Innan tkl ger "avgång", skall han bl a ha sett till

- att närmaste huvudsignal på stationen visar "kör", eller att medgivande att passera den i "stopp" har lämnats enl § 70,
- att ordergivning enl § 49 har ägt rum i förekommande fall,
- att "klart för avgång" har erhållits från tbfh, när sådan signal skall ges,
- att den tid då tåget tidigast får avgå är inne,

samt, om utfartssignal eller utfartsblocksignal saknas för tågets utfart på linjen:

- att de villkor som gäller för att ställa sådan signal till "kör" (§ 51:3) är uppfyllda.

## § 65

**”Avgång” av tbfh**

3. Om tkl inte skall ge ”avgång”, ges ”avgång” av tbfh till tåg som är utgångståg eller har stannat för *trafikutbyte*.

Innan tbfh ger ”avgång” skall han bl a ha sett till att den tid då tåget tidigast får avgå är inne.

*Till mom 3*

Detta mom gäller således för tåg med tbfh dels på bevakad station enl mom 1 avd a, dels på obevakad station eller tpi på linjen.

Finns A-signal, skall tbfh kontrollera att den gröna kontrollampen i tbfh-skåpet är tänd för det aktuella spåret, innan ”avgång” ges. Denna skyldighet gäller även om tbfh vid enstaka tillfälle ger ”avgång” med arm eller handsignallykta.

Saknas A-signal på bevakad station, bör tbfh vänta med att ge ”avgång”, om tbfh ser att närmaste huvudsignal visar ”stopp”. Måste tåg efter tillstånd passera huvudsignalen i ”stopp”, skall tbfh underrättas av tkl, vid behov genom förmedling av föraren.

Är uppehållet inte avsett för trafikutbyte eller medföljer inte tbfh, får tåget avgå utan ”avgång”, när villkoren för detta är uppfyllda.

Om resandetåg har *stannat vid plattform utan att ha trafikutbyte*, bör föraren titta bakåt innan tåget sätts igång för att om möjligt kontrollera att ingen utåtgående sidodörr är öppen. Om så skulle vara fallet behövs ”klart för avgång” från tbfh som tecken på att skyddet för de resande är tillgodosett. Vid behov kan föraren kalla på tbfh med ”samtal önskas”. Tbfh bör dock själv vara uppmärksam på behovet av dörrstängning och ”klart för avgång”. (Inget hindrar att tbfh ger ”klart för avgång” utan direkt uppmärkning från föraren.)

**Gemensamma föreskrifter**

4. a) Finns A-signal, skall ”avgång” till stillastående tåg i regel ges med denna.

A-signal får användas till tåg i rörelse endast om detta anges i linjebeskrivningen och säpl.

När tkl skall ge "avgång" och flera tåg står på stationen för avgång i samma riktning, får A-signal användas endast

– om särskild utfartssignal eller dvärgsignal gäller för varje tåg och "kör" visas för ett tåg i taget, eller

– (då "kör" visas för båda tågen samtidigt, d v s tågvägarna är oberoende av varandra:) om dels särskild A-signal finns för varje berört spår, dels A-signalerna är uppsatta så nära tågets utfartssignal att förväxling inte kan ske.

b) När A-signal inte används, skall "avgång" ges

- av tkl: med signalstav eller handsignallykta,
- av tbfh: med arm eller handsignallykta (ficklampa).

*Till mom 4 avd b*

"Avgång" av tkl får ges eller repeteras av annan person efter order av tkl i varje enskilt fall; föraren skall underrättas om inte förfaringssättet anges i linjeboken. "Avgång" av tbfh får på order av denne ges eller repeteras av annan tågpersonal.

c) Kan "avgång" vid påskjutning inte ges samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen först ges till påloket, vars förare svarar med "uppfattat". Därefter ges "avgång" genast till tågloket.

d) Har ett tåg som har fått "avgång" stannat på grund av stoppsignal från A-signal eller signalredskap, skall ny "avgång" ges.

*Till mom 4 avd d*

Har tåg stannat av annan anledning, får det fortsätta utan "avgång", när orsaken till stoppet har bortfallit (t ex när huvudsignal åter visar "kör" eller V-signal "rörelse tillåten").



## § 66

**§ 66. Tåganmälan har inte kunnat utväxlas**

*Till § 66*

Denna paragraf gäller när klart-anmälan eller in-anmälan inte kan erhållas p g a oregelmsässigheter.

**Sträcka utan linjeblockering****1. Klart-anmälan har inte erhållits**

Kan klart-anmälan för ett tåg (= 03), som skall avgå från en bevakad station (= K), inte erhållas från tkl för den station (= L) som skall vara nästa bevakade station för 03, skall tkl K kontakta tl. Därefter gäller följande:

a) *L är obevakad ("Fri genomfart i L" har lämnats tidigare)*

- 1) Om tl bestämmer att L skall vara obevakad för 03, gäller normala rutiner.
- 2) Om tl bestämmer att L skall vara *bevakad* för 03, gäller följande:

Tl får besluta att tkl K får avsända 03 utan klart-anmälan från tkl L, på följande villkor:

- Det är troligt att bevakningen kommer att kunna tas upp i L medan 03 är på väg dit eller i rimlig tid sedan 03 har kommit dit.
- Hela stationssträckan, förbi L fram till den andra gränsstationen (= M), skall vara fri.
- Tkl M skall lämna "klart 03 till M" till tkl K.

Tkl K skall muntligt informera föraren på 03 om att tkl L ännu inte har trätt i tjänst men att L skall vara bevakad för 03. Om 03 inte har fast uppehåll i L, skall tåget ges order (S11) om fast uppehåll där.

*Till mom 1 avd a*

*Till punkt 1.* Således måste 03 ges order om att L är obevakad och klart-anmälan måste erhållas från nästa bevakade station (= M). Skulle 03 i L ha mött ett annat tåg (= 02), måste mötet mellan 02 och 03 först flyttas till M.

*Till punkt 2, tredje strecksatsen.* När L har tagit upp bevakningen måste tkl M

- antingen på nytt lämna klart-anmälan för 03, denna gång till tkl L, eller
- återkalla sin klart-anmälan, ifall stationssträckan L–M skall disponeras för annan anordning innan 03 går på sträckan.

b) *L är stängd ("Fri genomfart i L" har inte lämnats), eller L är bevakad, men tkl L kan inte nås*

Tl får besluta att tkl K får avsända 03 utan klart-anmälan, på följande villkor:

- L är en station som planenligt inte är obevakad för något tåg i riktning från K.
- Tl och tkl K kan i samråd få full visshet om att tåget närmast före 03 har lämnat stationssträckan K–L och känner inte till något annat som hindrar att 03 avsänds.

Föraren på 03 ges order enl mom 2.

I annat fall får 03 inte avsändas från K.

2. Om 03 avsänds från K utan att klart-anmälan har erhållits för 03, skall föraren ges order (S10) om detta och om att *siktfart* gäller för tåget på stationssträckan.

*Till mom 2*

Om tkl i L kan ta upp bevakningen medan 03 är på väg mot L och meddelar att det inte finns något hinder för 03 framförande på stationssträckan, skall tkl K om möjligt meddela föraren på 03 detta samt att siktfart inte längre behöver tillämpas.

### 3. In-anmälan har inte erhållits

Kan tkl K inte få in-anmälan för ett tåg (= 03) från tkl för nästa bevakade station (= L) och anser tkl K det troligt att 03 har lämnat stationssträckan, skall tkl K kontakta tl.

## § 66

Tl får lämna "03 in i L" till tkl K, om

*dels* tl vet att infartssignalen i L automatiskt går till "stopp" när fordon passerar, och *dels*

- antingen tl kan få kontakt med föraren på 03 och denne försäkrar för tl att 03 finns i L och helt har kommit innanför stationsgränsen där,
- eller 03 har kommit till längre bort belägen bevakad station (= M) och tkl M bekräftar detta för tl.

I annat fall måste tl se till att tkl L kommer i tjänst; 03 får då inte anses ha kommit in i L förrän tkl L lämnar in-anmälan.

## Sträcka med linjeblockering

### 4. Klart-anmälan har inte erhållits

Kan klart-anmälan för ett tåg (= 03), som skall avgå från en bevakad station (= K), inte erhållas i föreskrivna fall från tkl för den station (= L) som skall vara nästa bevakade station för 03, gäller följande:

a) *L är obevakad ("Fri genomfart i L" har lämnats tidigare)*

Tkl K skall kontakta tl.

Om tl bestämmer att L skall vara *obevakad* för 03, gäller normala rutiner.

Om tl bestämmer att L skall vara *bevakad* för 03, får 03 inte avsändas från K förrän tkl L har lämnat klart-anmälan för 03.

b) *L är stängd ("Fri genomfart i L" har inte lämnats), eller L är bevakad, men tkl L kan inte nå*

03 får inte avsändas från K.

### 5. In-anmälan har inte erhållits

Kan tkl K inte få in-anmälan för ett tåg (= 03) i föreskrivna fall från tkl för nästa bevakade station (= L) och anser tkl K det troligt att 03 har lämnat stationssträckan, skall tkl K kontakta tl. Tl skall se till att tkl L kommer i tjänst. 03 får inte anses ha kommit in i L förrän tkl L lämnar in-anmälan.

## § 67. (Reservnummer)

## § 68. Största tillåten hastighet

Vad som i denna paragraf sägs om tåg gäller i tillämpliga delar även vut.

1. a) *Gällande sth* är den största hastighet som ett tåg vid ett visst tillfälle får framföras med. Den är den lägsta av följande:

- 1) tågets sth (enl avd b),
- 2) sth enl besked från huvudsignal (enl § 3:1c, vid körning utan ATC-besked),
- 3) sth enl ATC-signalinformation (vid körning med ATC-besked),
- 4) sth enl besked från hastighetstavla (kompletterat med tillhörande ATC-information vid körning med ATC-besked),
- 5) sth enl mom 4,
- 6) sth enl order (S10), om punktnedsättning för specialtransport (jfr § 28:6),
- 7) siktfart, växlingsfart eller krypfart, i föreskrivna fall.

När gällande sth framgår av ATC-huvudbesked och är 80 km/h eller mer, får den överskridas med 4 km/h. (Sth för dragfordon enl dess hastighetsskylt får dock överskridas bara om Trafikutövaren har medgett det.)

*Till mom 1, avd a*

När ingen av faktorerna 5–7 är aktuella, anger ATC-huvudbeskedet gällande sth.

När någon av faktorerna 5–7 är aktuella, gäller den hastighet som framgår av föreskrifterna, även om ett högre ATC-huvudbesked visas.

b) *Tågets sth* fastställs av föraren till den lägsta av följande faktorer:

- 1) sth för dragfordon på sträckan (enl linjeboken eller särskild uppgift från Spårinnehavaren),
- 2) sth för långsammaste vagn i tågsättet (enl bl "Uppgift till förare"),
- 3) sth för vagn lastad till stax D på sträckan (enl linjeboken),
- 4) sth med hänsyn till bromsgrupp (§ 41:4),

## § 68

5) sth med hänsyn till tillgängligt bromstal (enl bl "Uppgift till förare", linjeboken),

6) sth med hänsyn till tåglängd (jfr § 42:2),

7) sth med hänsyn till vagnvikten (linjeboken),

8) sth enl order (S10) avseende fordon i tåget (jfr § 43:5 och § 43:10; avser när hastigheten inte framgår av underlaget till bl "Uppgift till förare" resp av linjeboken),

9) sth enl order (S10) om hastighetsnedsättning utan tavlor och baliser (jfr § 28:5),

10) 80 km/h, där linjeblockeringen är ur bruk (jfr § 71:3),

11) sth med hänsyn till förarens utbildning etc.

Vid körning med verksam ATC skall föraren ha matat in tågets sth i ATC-utrustningen.

*Till mom 1, avd b*

*Till punkt 1.* Om sth för ett överksamt dragfordon är lägre än den sth som anges i linjeboken, skall detta anges på bl "Uppgift till förare".

*Till punkt 8.* Här avses bl a nedsättning över en viss sträcka för specialtransporter, d v s med överskriden lastprofil eller överskriden tillåten axellast. Obs att *punktnedsättning* för specialtransport inte ingår i "tågets sth" utan behandlas i avd a punkt 6.

2. a) *Banans sth* fastställs av Spårinnehavaren och anges i linjeboken.

För signalering med tavlor och ATC-utrustning gäller samma regler som för permanent hastighetsnedsättning enl § 28.

b) Sth i *oförreglad växel* är 40 km/h.

c) Sth på *sidospår* är 30 km/h, om inte annan hastighet anges med hastighetstavla eller framgår av lokal instruktion.

Till mom 2

Till avd a. När banans sth ändras, finns uppgift om detta i vko tills linjeboken har ändrats.

Till avd b. Begränsningen till 40 km/h anges med besked från huvudsignal eller hastighetstavla, med undantag för den situation som regleras i mom 4b.

3. (Reserv)

4. I övrigt är sth:

a) vid körning utan ATC-besked inom ATC-område ..... 80 km/h

Anm 1. Spårinnehavaren kan i samråd med Trafikledningsfunktionen medge att begränsningen till 80 km/h inte skall gälla inom ATC-arbetsområde som föränleds av utbyggnad av ATC; detta anges i vko.

Till mom 4 avd a

Begränsningen till 80 km/h gäller således

- för tåg utan ATC-utrustning,
- för tåg med felaktig ATC-utrustning,
- för tåg med verksam ATC, när huvudindikatorn är släckt eller visar tre streck.

b) när tåg startar efter uppehåll på bevakad station och det finns växlar mellan tågets framände och närmaste huvudsignal:

tills tåget har passerat växlarna ..... 40 km/h

Anm 2. Vid körning med ATC-besked tillämpas regeln i förekommande fall för växlar mellan tågets framände och närmaste S-tavla med signalbaliser.

Anm 3. På station vid sträcka utan linjeblockering, där utfartssignal saknas för tåget, tillämpas regeln för växlar mellan tågets framände och stationsgränsen mot linjen.

c) för tåg med pålok ..... 40 km/h

d) när infartssignal eller mellansignal i "stopp" har ställts till "kör" sedan föraren har gett "beredd":


från huvudsignalen tills tåget har stannat eller tkl har gett "avgång" ..... 30 km/h

## § 68

e) när tdt anger "Hinder på tågvägens skyddssträcka":


från infartssignalen (eller från en viss mellansignal,


om detta är angivet i linjeboken): ..... 30 km/h

f) vid order (S10) om särskild försiktighet p g a hinder i tågvägen eller hinder på tågvägens skyddssträcka: 

från infartssignalen eller angiven mellansignal ..... 30 km/h

g) när någon del av tåget framförs på sidospår ..... 30 km/h

*Till mom 4 av d g* 

Här avses det fall när tågsättet före avgång helt eller delvis står på sidospår, jfr § 63:5. 

## § 69. Åtgärder under gång

Vad som i denna paragraf sägs om tåg gäller i tillämpbara delar även vut. Föreskrifterna i säok till mom 3 samt i mom 4 och 6 gäller dock inte för vut.

### Allmänt

1. Föraren skall under tågets gång hålla uppsikt framåt på bana och signaler samt, på loktåg, då och då även bakåt längs tåget.

Vid möte eller förbigång bör förare på stillastående tåg om möjligt ge akt på det andra tåget och omedelbart rapportera iakttagna oregelbässigheter till tkl.

#### *Till mom 1*

Uppsikt bakåt erfordras bl a för att kunna upptäcka brand, lastförskjutning, varmgång, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande m m.

2. a) Om föraren bedömer att *besvärliga adhesionsförhållanden* föreligger, skall han efter egen bedömning om möjligt inleda bromsning tidigare än normalt.

Vid körning med verksam ATC skall föraren efter egen bedömning använda läge '100 kPa' på omkopplare 'bromsverkan'.

#### *Till mom 2, avd a*

*Till andra stycket.* Målavståndet är många gånger *inte* tillräckligt, när läge '100 kPa' (s k mjuk bromsövervakning) används. Detta gäller särskilt vid stora hastighetsminskningar, t ex från 130 till 40 km/h eller från 100 km/h till stopp. För att inte få ATC-bromsngrepp måste föraren antingen påbörja bromsning i god tid före t ex en försignal som visar "vänta stopp", eller hålla lägre hastighet förbi signalen.

Där P-bortflyttning är införd lämnas dock ATC-målinformationen så långt i förväg att tåg med normala bromsegenskaper inte omedelbart får ATC-bromsngrepp, inte heller vid mjuk bromsövervakning. Motsvarande gäller i allmänhet även i de andra fall där en första restriktion lämnas endast med ATC-besked, t ex vid förvarningstavla eller vid tavla 'försignalbals'er'.



## § 69

- b) Om *besvärliga siktförhållanden* (tät dimma, snörök e d) hindrar föraren från
- att i tid iakta signaler och tavlor, måste föraren efter egen bedömning sätta ner
- hastigheten.

Vid körning med ATC-besked i hastigheter över 40 km/h behöver dock hänsyn *inte* tas till att signaler eller tavlor inte syns på normalt avstånd.

(Vid dålig sikt på V-försignal etc gäller dock vad som sägs i säok till mom 4 av d.)

### 3. Föraren ansvarar för tågets säkra framförande och rätta hastighet.

#### *Till mom 3*

Under körning skall föraren ha tdt, vko och mottagna S-order framme så att han omedelbart kan läsa dem.

Om föraren inte har linjekännedom, skall annan förarutbildad tjänsteman med linjekännedom medfölja.

Det kan förekomma att den som kör inte är godkänd som förare. Förarens ansvar för framförandet enl säo/saok övertas då av annan medföljande person, enl följande:

#### 1) Vid elevåkning eller övningstjänstgöring:

Den medföljande instruktören har ansvaret för framförandet. (Dock har eleven själv ansvaret, om han redan är godkänd som förare på sträckan, t ex när körningen bara gäller kompletterande utbildning på en viss fordons-typ.)

#### 2) När den som kör inte är en av Trafikutövaren godkänd förare (t ex när reparatörspersonal eller främmande företags personal kör):

En medföljande förare (= "förarlots") har ansvaret för framförandet.

## Oregelmissigheter

### 4. Fel vid vägskyddsanläggning m m

a) *Bevakning ej ordnad*. När föraren på tåg har fått order (S10) om att bevakning inte är ordnad vid vägskyddsanläggning som är felaktig, skall tåget stanna omedelbart före vägkorsningen

b) *Bevakning ordnad*. När föraren på tåg har fått order (S10) om att bevakning är ordnad vid vägskyddsanläggning som är felaktig, skall han kontrollera att vägvakten finns på plats. Ser föraren vägvakten, får tåget passera vägkorsningen oavsett signalbilden på V-signalen. Hastigheten får vara högst 40 km/h, när främsta fordonet passerar korsningen.

Kan föraren inte se någon vägvakt, skall tåget stanna omedelbart före vägkorsningen.

c) *Felaktig V-försignal, V-signal*. När föraren på tåg har fått order (S10) om att V-försignal kan vara släckt, skall körningen anpassas så att tåget kan stanna omedelbart före vägkorsningen, om V-signalen visar "stopp".

När föraren har fått order (S10) om att V-signal är felaktig, skall tåget stanna omedelbart före vägkorsningen. Dock får tåget passera utan att stanna, om

- föraren tydligt kan se att vägtrafiken är spärrad, eller
- V-försignal för vägkorsningen visade "nästa V-signal visar rörelse tillåten".

d) *Oväntat fel*. Har order (S10) enl avd a-c inte erhållits, gäller följande:

Ser föraren, när tåget passerar orienteringstavla för vägskyddsanläggning, att V-försignal inte har slagit om till "nästa V-signal visar rörelse tillåten", skall fullbromsning genast inledas och "tåg kommer" ges upprepade gånger.

Detsamma gäller där V-försignal saknas, om föraren vid orienteringstavlan ser att V-signalen fortfarande visar "stopp".

Finns inte orienteringstavla, skall åtgärderna vidtas så snart föraren anser att det finns risk för att tåget inte kan stanna före vägkorsning, där V-signal visar "stopp".

Fortsätter V-signalen att visa "stopp", skall tåget om möjligt stanna före vägkorsningen.

*Till mom 4 avd d*

Åtgärderna bortfaller om tåget av annan anledning skall stanna före vägkorsningen.

Om föraren vid orienteringstavlan *inte* kan se vad V-försignal eller V-signal visar (p g a dimma, belysningsförhållanden, skymmande föremål e d), skall "tåg kommer" ges upprepade gånger (enl § 4:1b). Föraren är inte skyldig att bromsa, förrän han därefter *kan* se V-försignalen eller V-signalen och denna anger att vägtrafiken inte är spärrad.

## § 69

Föraren skall snarast rapportera felet till lättast anträffbara tkl, om möjligt innan tåget lämnar den stationssträcka eller blocksträcka där vägkorsningen finns.

e) *Fortsatt färd.* När tåget har stannat omedelbart före vägkorsning enl avd a–d, får det fortsätta, sedan föraren har förvissat sig om att inget hinder finns. "Tåg kommer" skall ges, vid behov upprepade gånger tills vägkorsningen har uppnåtts.

(Kan tåget inte stoppas före vägkorsningen enl avd d, får det fortsätta om det inte har inträffat något som kräver att det stannar.)

**5. Huvudsignal passeras obehörigt i "stopp".** Har en huvudsignal passerats i "stopp" utan tillstånd, skall föraren snarast sedan tåget har stannat anmäla detta till den tkl som enl § 70 skulle ha fått anmälan, om tåget hade stannat vid huvudsignalen. För fortsatt färd gäller bestämmelserna i § 70 i tillämpliga delar.

**6. Utebliven "avgång" eller möteskontroll**

Om "avgång" som skall ges av tkl skulle utebli, eller om föraren inte kan få besked att mötande tåg har kommit in, gäller följande:

Tåget skall stoppas eller stå kvar och föraren skall söka förbindelse med tkl.

Kan tkl inte anträffas, skall föraren för fortsatt färd mot nästa bevakade station begära tillstånd hos tkl för denna. *Utan tillstånd av denne får tåget inte lämna stationen.*

Finns inte huvudsignal före utfartsväxlarna gäller dessutom: Tåget skall fram till nästa huvudsignal (dock längst till stationsgränsen) framföras som om huvudsignal i "stopp" hade passerats, enl § 70:4 avd a punkt 2.

## Balisfel, ATC-fel

### 7. Balisinformationsfel

a) *Omedelbara åtgärder av föraren*

☞ *Balisfelslarm BF1*: Inga omedelbara åtgärder.

*Balisfelslarm BF2 eller BF3*: Föraren skall bromsa ner och vid behov stanna tåget, tills han är säker på att körningen kan fortsättas utan hjälp av ATC-systemet.

☞ Om felet är känt genom order, får föraren fortsätta körningen enl de besked som lämnas från taylor och signaler.

Om felet inträffat *oväntat*, skall föraren

1) omedelbart inleda fullbromsning.

2) *på bevakad station*: bromsa ner till 40 km/h, och därefter framföra tåget som om huvudsignal hade visat "kör, 40, varsamhet".

*på linjen*: bromsa ner till en hastighet, från vilken tåget enl förarens bedömning säkert kan stannas vid nästa huvudsignal, om den skulle visa "stopp".

*Till mom 7 avd a*

*Till andra stycket*. Vid BF2 eller BF3 gäller dessa allmänna försiktighetsregler oavsett om balisfelslarmet inträffar *oväntat* eller om föraren har fått order om felet.

☞ En förutsättning för fortsatt färd är att föraren känner till den hastighet som enl hastighetstavla gäller på platsen, i fall denna hastighet är lägre än 80 km/h.

☞ Obs regeln i § 68:4a om sth 80 km/h tills ATC-besked åter visas i huvudindikatorn.

☞ *Till fjärde stycket, punkt 1*. Om hastigheten redan är 40 km/h eller lägre, behövs ingen bromsning med anledning av felet, utöver den bromsning som ATC-systemet kräver.

## § 69

*Till fjärde stycket, punkt 2.* Dessa bestämmelser gäller fram till nästa huvudsignal som visar "kör". Obs att det *på bevakad station* alltid krävs lägre hastighet än den hastighet (80 km/h) som ATC-systemet övervakar. *På linjen* måste föraren själv bedöma om hastigheten måste sänkas under 80 km/h med hänsyn till kravet att kunna stanna vid nästa huvudsignal.

b) *Rapportering*

Förare som inte har fått order om balisinformationsfel, skall rapportera till lättast anträffbara tk1 (fjtk1), med radio eller senast vid nästa uppehåll.

Om möjligt skall föraren till tk1 (fjtk1) meddela den felkod som kan avläsas i förindikatorn.

Har förare fått order om balisinformationsfel, men inget balisfelslarm inträffar på platsen, skall detta förhållande rapporteras till lättast anträffbara tk1 (fjtk1) senast vid nästa uppehåll.

*Till mom 7 avd b*

Felet och felkoden bör om möjligt rapporteras via radio, så att felavhjälpning kan ske så snart som möjligt. Föraren får dock inte låta denna regel inkräkta på tågets säkra framförande; vid behov måste föraren minska hastigheten och/eller avvakta tills tåget stannar eller åter framförs under fullständig övervakning.

Om möjligt skall föraren ange typ av tavla, signal, signalbild m m som kan underlätta felsökningen. Föraren skall även ange om balisfelslarmet var "utan 80-övervakning" (= BF1) eller "med 80-övervakning" (= BF2/BF3).

c) *Felanmälan, ordergivning*

Tk1 som får rapport om balisfelslarm skall genast anmäla felet till Spårinnehavaren samt ombesörja att förare på tåg (vut) i båda riktningarna ges order (S10 avd 1 och 7).

Platsen för felet skall anges så noggrant som möjligt: km-tal, signalbeteckning, typ av tavla etc.

Om flera förare rapporterar att balisfelslarm inte uppträder på den uppgivna platsen, får t1/fjtk1 besluta om att ordergivning skall upphöra.

*Till mom 7 avd c*

*Till första stycket.* Om felet uppges vara (eller genom felkoden konstateras vara) vid en tavla, kan tkl vänta med sin felanmälan tills ytterligare en förare har rapporterat felet.

*Till andra stycket.* I ordern till föraren anges *inte* vilken typ av balisfelslarm (BF1, BF2 eller BF3) som är aktuell. Förkortningen "balisinfofel" får användas. Exempel på ordergivning:

"Turnäs, balisinfofel vid utfsi 2/5".

"Ulvforsen – Övik, balisinfofel vid otavla vid ca km 32."

## 8. Baliskongruensfel

### a) Omedelbara åtgärder av föraren, rapportering

*Nödbroms och ATC-information "stopp" ges oväntat* vid huvudsignal som visar "kör": För fortsatt färd gäller bestämmelserna i § 70 som om tåget skulle ha stått vid den huvudsignal, där felet inträffade, i "stopp". Föraren rapporterar felet i samband med att tillstånd begärs för fortsatt färd.

*ATC-information "vänta stopp" ges oväntat* vid repeterbaliser eller repeterförsignal (trots att nästa huvudsignal inte visar "stopp") så att nödbroms eller driftbroms utlöses: Föraren skall rapportera felet med radio eller från telefon vid nästa huvudsignal. Tillstånd för fortsatt färd behövs inte.

*ATC-information "vänta stopp" ges oväntat* vid huvudsignal eller försignal som visar "vänta kör" ("vänta 40"), men nödbroms utlöses *inte*. Föraren rapporterar felet via radio eller vid nästa uppehåll.

*Till mom 8 avd a*

*Till första stycket.* Att "stopp"-information har lämnats indikeras av fast "00" i huvudindikatorn.

Orsak till att tillstånd enl § 70 måste inhämtas är att "stopp"-informationen kan bero på att signalen verkligen ställdes till "stopp" sedan föraren förlorat den ur sikte, men innan ATC-antennen passerade balisgruppen.

*Till andra stycket.* Det är angeläget att fel som ger nödbroms rapporteras, så att andra tåg kan orderges och att felet snarast kan åtgärdas.

## § 69

b) *Felanmälan, ordergivning m m*

Tkl (fjtkl) som får rapport om baliskongruensfel skall genast anmäla felet till Spårinnehavaren.

Tkl (fjtkl) skall genast ombesörja att order (S10 avd 1 och 7) ges till tåg/vut i samma riktning, om felet ledde till nödbroms. Typ av fel och platsen för felet skall anges så noggrant som möjligt: km-tal, signalbeteckning etc.

När förare har fått order om fel som ger nödbroms och ATC-information "stopp" vid huvudsignal, får tåget passera huvudsignalen, om den visar "kör". Vid passage av signalen används stoppassageknappen.

På *sträcka utan linjeblockering* får, när tåget befinner sig på linjen, tåget stoppas och ATC göras verksam på nytt.

När förare har fått order om fel vid repeterbaliser eller repeterförsignal (enl andra stycket i avd a), skall föraren anpassa hastigheten vid felstället så att nödbroms inte utlöses.

*Till mom 8 avd b*

*Till andra stycket* När det gäller fel som inte leder till nödbroms behövs ingen ordergivning, men tkl bör om möjligt ombesörja att föraren på tåg i samma riktning underrättas muntligt.

Exempel på order:

"Turnäs. Baliskongruensfel (nödbroms) vid msi 3/5. ATC-info 'stopp' lämnas."

"Ulvforsen. Baliskongruensfel (nödbroms) vid repeterbaliser på spår 3. (ATC-info 'vänta stopp' lämnas.)"

(Text inom parentes utelämnas om tkl inte känner till detta.)

*Till näst sista stycket.* På station och på sträcka med linjeblockering måste hastigheten fram till nästa huvudsignal begränsas till de 40 km/h som systemet tillåter.

**9 ATC-fel**

Inträffar ATC-felslarm under tågs gång, skall tåget *omedelbart bromsas till stopp*.

För fortsatt färd därefter gäller bil 4 art 2.1.2.